

Frisnyák Zsuzsa

## Közlekedési folyosók és városi térszerkezet Budapesten

A 19. századi Budapest folytonosan formálódó, összességében egyre bonyolultabbá váló közlekedési struktúrái olyan időben változó, gazdasági, politikai, sőt kulturális alkotás eredményeként jönnek létre, melynek következményeként a maga sokszínűségében kiteljesedik a főváros Kárpát-medencei szerepköre.

A 19. században az ország modernizációjának epicentruma Pest-Buda, ill. Budapest. A város gazdasági erejének növekedését szerencsés módon segíti az a reformkorban megszületett közmegegyezés, amely szerint nemzeti érdek, hogy Pest-Buda kerüljön a vasúthálózat centrumába. A cél nemcsak az, hogy a várost mielőbb összekössék az ország mezőgazdasági árutermelő régióival, hanem az is, hogy itt összpontosuljanak az ország legfontosabb ki- és beviteli útirányai. Mindezen célok több szakaszban, évtizedek alatt valósulnak meg, eredményei pedig az 1890-es évek elején teljesednek ki a maguk komplexitásában. A város fejlődése tehát elválaszthatatlanul egybeforr a monocentrikussá kiépített vasúthálózat térszervező, társadalmi munkamegosztást elősegítő, urbanizációs hatásaival.

Amikor a főváros nagyvárossá válásának összetett folyamatából (demográfiai, gazdasági, politikai, tárgyi feltételek) kiemeljük a modern közlekedési infrastruktúrát, (kiépítését, működésének jellemzőit, városra gyakorolt járulékos hatásait) óhatatlanul leegyszerűsítünk. A fejlődés minőségi és mennyiségi mutatói eltakarják azokat a különböző érdekszerkezeteket, melyek befolyásolják (felgyorsítják vagy késleltetik) a folyamatokat. Szinte egyenes vonalúnak tűnik a modernizáció, pedig egy nagyváros hálózataihoz fűződő érdekek a legváltozatosabbak – gyakran egymásnak ellentmondóak – lehetnek. A Lánchíd tulajdonosai nem voltak érdekeltek egy második Duna híd megépítésében, a bérkocsisok sikerrel odázták el a taxiközlekedés engedélyezését, a lóvasutak önköltségeiket akarják leszorítani, az utasok a járat-számot növelni. Értelemszerűen, az erősebb érdekérvényesítő képességgel rendelkező csoportok hatékonyabban tudták képviselni érdekeiket. A 19. században Budapest legerősebb lobbistája a malomipar. Sokáig nemzeti érdek a fővárosi malomipar monopolizációs érdeke, sokáig képesek megaka-

dályozni egy olyan vasútvonal megépítését, mely a délvidék gabonáját közvetlenül, Budapest elkerülésével, juttatja el a tengeri kikötőhöz.<sup>1</sup>

Budapest gazdasági egységei, a vasutak és kisebb mértékben a gőzhajózás működtetői (államigazgatás, közlekedési vállalatok) közötti szerteágazó kapcsolatrendszer pillanatnyi sajátosságai, ill. az ebből fakadó erőviszonyok befolyásolják és formálják az állam közlekedéspolitikáját, ösztönzői lesznek nagy állami beruházásoknak, tarifapolitikának.<sup>2</sup> De ezen kapcsolatrendszer mentén áramlik az áru, az információ és maguk az emberek is. Ez a kapcsolatrendszer lesz a gerince a társadalmi és területi munkamegosztásnak.

A modernizáció tárgyi feltételeinek (közlekedési beruházások, városrendezés) politikai alapját az Ausztria és Magyarország közötti kiegyezés, valamint Pest, Buda és Óbuda egyesítése teremtette meg. A főváros gyűrűs-sugaras térszerkezetét a Fővárosi Közmunkák Tanácsának 1872-es szabályozási terve alapozta meg.<sup>3</sup> A nagyvárosi ember gyors szállításához (nem pedig a gyalogos közlekedéshez) a városrészeket körutakkal, a város határait pedig sugárutakkal kiterjesztő úthálózat tűnt a legalkalmasabbnak. Budapest formálódó új utcászerkezete már a járművel közlekedő ember szempontjait helyezi előtérbe. Nem véletlen, hogy a körutakon és az azokból nyíló, a Duna vonalától távolodó széles utakon (Andrássy út, Kerepesi út, Üllői út) tömegközlekedés létezik.<sup>4</sup>

A városegysítés utáni periódusban – tehát tudatos városfejlesztés eredményeként – jön létre a budapesti életet máig átható gyűrűs-sugaras városszerkezet. Elkészülnek a város – jelentőségüket ma is őrző – modern útvonalai: az Andrássy út és a Nagykörút. A pesti oldal két nagy pályaudvarának forgalmi kapcsolatai is kiválóak: a Nyugati pályaudvar közvetlenül a Nagykörúton áll, a Keleti pályaudvar pedig kezdőpontja annak a hangsúlyos forgalmi tengelynek, amelyik a Rákóczi út, kiszélesített Kosuth Lajos utca, Erzsébet híd mentén áthalad a Duna jobb partjára és ott több irányban szétágazik.<sup>5</sup>

A város gazdasági egységei és a szállítási struktúrák közötti kapcsolatrendszer hatására specializálódó mikrokörzetek alakulnak ki. Ezek közül

1 Vö. ERDÖSI FERENC: A mezőgazdaság szerepe a magyar vasúthálózat kialakulásában. In: Agrártörténeti Szemle, 1986. 1–2. sz. 56–133. p.

2 Budapest gazdasági erősítését az állam a vasúti árudíjsszabásokkal is támogatja. Ezek közül a legnagyobb visszhangot az 1891-ben életbelépő díjsszabás keltett. A 11 árucikkre megállapított kedvezményes tarifa az exportra termelő malomipar, a fővárosi termény-kereskedelem konjunkturális helyzetét erősíti.

3 VADAS FERENC: Városrendezés Budapesten c. tanulmánya jelen kötetben.

4 Villamost csak a 15 méternél szélesebb utcákban lehetett létesíteni.

5 A pályaudvarok kiemelt közlekedési célpontok: még a bérkocsik tarifái is növekednek, ha az út egyik végpontja vasútállomás.

két, ipari termeléssel foglalkozó körzet jelentőségét külön is meg kell említeni. A régebbi, kisebb elemeiben már a század első felében létező, de a maga teljességében csak a század utolsó évtizedeiben kibontakozó és megerősödő övezet a Duna és a Magyar Középponti Vasút indóháza által közrefogott terület (Fa tér): itt működött a Valero selyem-manufaktúra, egy hengermalom, egy gépgyár és egy cukorfinomító, de itt volt – nyilvánvalóan nem véletlenül – a hajózási hivatal is. Ez a vízi út és vasút által közrefogott övezet észak felé kiterjeszkedik, a század végén már hét-hét nagy fővárosi malom, ill. gépgyár, raktárak, vegyészeti gyár, gyapjúmosoda, szeszfinomító, aszfaltüzem stb. – valamennyien szállításiigényes üzletágak – működnek itt. Ezt az övezetet immáron nemcsak a Nyugati pályaudvar szolgálja ki, hanem a fővárosi körvasút is, melynek iparvágányai szinte a gyárkapukig érnek.<sup>6</sup>

A főváros másik, fiatalabb, ipari övezete az előbbinél jobban rátelepedett a dunai vízi útra. A terület szorosabb vízi úti kapcsolatát formája is tükrözi: a Fővámháztól a MÁV Duna-parti teherpályaudvaráig, ill. a déli összekötő vasúti hídig terjedő mintegy 2,4 km hosszú közlekedési folyosó mentén sorjáznak a malmok, gépgyárak, közraktárak, a közvágóhíd. Sőt, a dunai szállítás hátrányait<sup>7</sup> mérséklendő a folyammal párhuzamosan vasút is halad, egyik vágánya befut az Elevátorba, melynek szállítószalagként működő szerkezete a gabona folyamatos rakodását biztosítja a hajók és vasúti kocsik között. Mindezen infrastruktúrát a teherpályaudvar szolgáltatásai koronázzák meg.<sup>8</sup>

A dunai vízi út a vasutakhoz képest alárendelt szerepet játszik a főváros fejlődésében,<sup>9</sup> annak ellenére, hogy a világháború előestéjén már Budapest a Duna legnagyobb forgalmú kikötője. Nemcsak a személyforga-

6 A bal- ill. jobb parti körvasút a városon belül összekötötte a sugárirányú vaspályákat a fővárost körülvevő ipartelepekkel. 1895-re 46 budapesti nagyvállalat saját iparvágánnyal csatlakozik a MÁV vonalaihoz. A vasútvonalak iparvonzó hatását mutatja, hogy a 46 nagyvállalatból csak ötnek kellett 1 km-nél hosszabb saját iparvágányt építenie. A nagyvállalatok iparvágányai pár száz méteren belül elérték a MÁV vonalait.

7 A hajózás lassú, időjárástól befolyásolt. De a legfontosabb hátrány: Magyarország tömeg-terményeket termelő régióit – a Bácska kivételével – a Duna közvetlenül nem érinti.

8 A századvég fővárosában a közlekedés és ipari termelés következményei már a levegőben is érezhetőek, por száll a város felett: „már messziről föltűnik a levegőnek az a sajátos szürkés vegyülete, mely rendszerint borítani szokta a nagy városokat, melyekben százezreknek munkája és tevékenysége honol.” – írja Lukács Béla az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képben c. reprezentatív sorozatban. A közgondolkodásban még nem tudatosodott, hogy a közlekedésnek, ipari termelésnek környezetkárosító hatásai is vannak (lesznek): a főváros feletti „szürkés levegő” még „finom fátyolba” burkolja a várost.

lomban, hanem az áruforgalomban egyre jelentéktelenebbé válik a hajózás részesedése. 1874 és 1914 között a Budapestre érkező árucikkek túlnyomó többsége (68–89%) vasúttal érkezik. (1. ábra) A Budapestre érkező és innét távozó utasok túlnyomó többsége is a vasutat veszi igénybe. (2. ábra)

A szállítási eszközök közül legerősebben a vasút dinamizálja a város gazdaságát: a vasúti pályák menti területek, térségek, településrészek fejlődése felgyorsul. A főváros körül kialakul egy elővárosi övezet, amely fontos szerepet játszik Budapest munkaerő- és élelmiszerigényeinek kielégítésében, sőt a vaspályák mentén épülnek ki (természetesen telekspekulációkkal kísérve) a nyaralóövezetek is (a fogaskerekű környezetében a svábhegyi, Széchenyi-hegyi villanegyed, a cinkotai HÉV mellett pedig a mátyásföldi nyaralótelep). A főváros és az elővárosi övezet közötti forgalmi kapcsolatot elsősorban a vasutak (köztük helyiérdekű vonalak), másodsorban villamosok (Budatétény, Kispest, Újpest) biztosítják. A főváros és elővárosai közötti kapcsolatot az is mutatja, hogy az ún. szomszédos forgalomban (20 km-nél rövidebb vasúti utazás) Magyarország legforgalmasabb pályaudvara (1895-ben 460 ezer utas) Palota–Újpest, utána pedig a Keleti és Nyugati pályaudvarok következnek. 1895-ben a fővárosi pályaudvarok utasforgalmának 28%-a (960 ezer utas) a 20 km-nél rövidebb útirányokból történik. Az utasforgalom további 21%-a pedig 21–25 km távolságból érkezik. (3. ábra)

A vasút biztosítja a leggyorsabb és legütemesebb kapcsolatot Budapest és az ország, Budapest és az európai nagyvárosok között. A fővárosba vasúttal érkező utasok száma 1875-ben még alig 670 ezer, 1915-ben pedig már majdnem 14 millió. A városba irányuló belföldi idegenforgalom a vasúti zónatarifa bevezetése (1889) után ugrásszerűen növekedik. Az utazási távolságokat 14 díjövezetre (zónára) osztó tarifa Budapest, mint országos bevásárlóközpont funkcióját úgy erősíti, hogy közben a hasonló célú Bécsbe irányuló utazásokat nem támogatja. Az államnak az a célja, hogy a személyforgalmat a főváros felé irányítsa, sőt itt tartsa: minden budapesti átutazáskor a távolság számítása megszakad, majd újra kezdődik. Érdekes módon, a fővárosba irányuló belföldi idegenforgalom mesterséges eszközökkel támogatott megélénkítése hiába ért el a vasúti személyforgalomban hihetetlen eredményeket (1890-ben az érkező utasok száma 2,5 1895-ben már 4,7 millió) mindez nem tükröződik a város panzióiban, szállodaiban

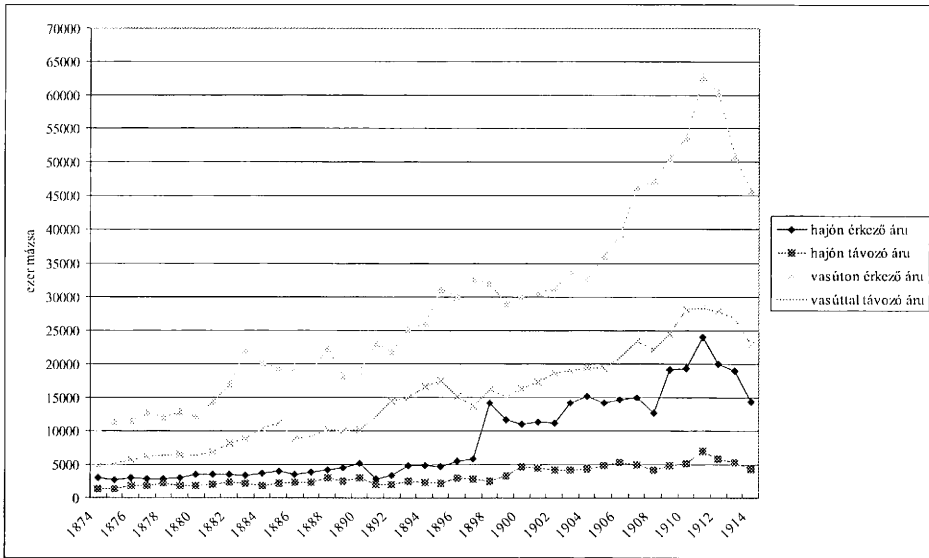
9 Pest-Budának a dunai vízi úthoz fűződő szállítási pozíciója az 1860-as évek előtt különösen gyenge, a Dunán lebonyolított terménykereskedelem központja Győr. A város akkor lesz a magyarországi terménykereskedelem legfontosabb központja, miután vasút köti össze az Alföld gabonatermő területeivel (1857–1859 Tiszavidéki Vasút vonalai), ill. amikor megnyílik (1861) a Buda–Trieszt közötti vasútvonal.

megszálló utasok számában.<sup>10</sup> A fővárosba idegenforgalmának másik jellemzője, hogy egyre csökken az Ausztriából (s ezen belül Bécsből) érkező, a város szállodáiban, panzióiban megszálló utasok aránya. 1885-ben az idegenek 23%-a Ausztriából érkezik, 1910-ben már csak 11%.

1. ábra

*Budapest áruforgalma 1874–1914 között*

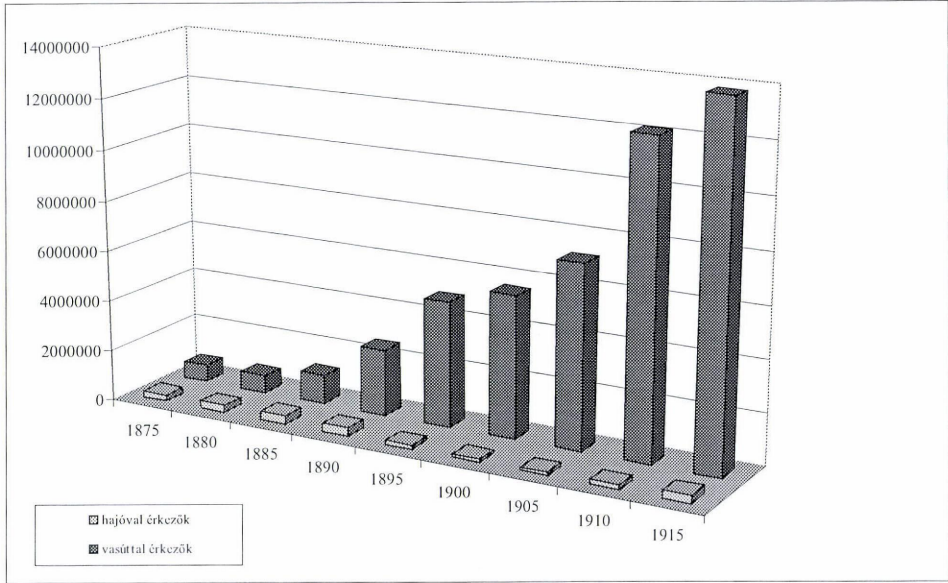
Forrás: Budapest fél évszázados fejlődése 1873–1923. Budapest, 1925.



<sup>10</sup> A főváros munkaerővonzó erejét a zónatarifa olcsó menetdíjai felerősítik: Erdélyből, a Felvidékről érkező kétkezi idénymunkások építik a várost. Sőt, a dinamikusán növekvő személyszállítás felélénkíti a budapesti vasútjármű-gyártó ipar termelését is, mert egyre több vasúti kocsira, gőzmozdonyra van szükség.

2. ábra  
*A fővárosba érkező utasok 1875–1915 között*

Forrás: Budapest fél évszázados fejlődése 1873–1823. Budapest, 1925.



3. ábra  
*A fővárosi pályaudvarok utasforgalma 1895-ben*

Forrás: Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve, 1895.

